

Mercedes-Benz



300 SEL 3.5

Der Mercedes-Benz 300 SEL 3.5 ist eine Synthese aus moderner Technik, überragender Motorleistung und beeindruckendem Komfort. Dabei ist er verkehrsgerecht in seinen äußeren Abmessungen und ausgesprochen handlich. Der Wendekreis des 300 SEL 3.5 ist – selbst im Verhältnis zu kleineren Fahrzeugen, die weitaus weniger Innenraum bieten – sehr günstig.

Der 300 SEL 3.5 unterscheidet sich äußerlich kaum von den 280-Modellen, die seit Jahren erfolgreich im In- und Ausland verkauft werden.

Die 280- und 300-Modelle liegen jedoch im Preis nicht unwesentlich auseinander. Nicht ohne Grund, denn ihr gesamtes Leistungs- und Komfortangebot liegt auf verschiedenen Ebenen.

In einem Punkt jedoch kann Mercedes-Benz es sich nicht leisten, Unterschiede zu machen: in der Qualität und in der Sicherheit. (Das würde auf Kosten des Namens gehen.)

Deutliche Unterschiede aber gibt es in der Motorleistung, im Komfort und in der Technik.

So ist der Mercedes-Benz 300 SEL 10 cm länger; bietet deshalb 10 cm mehr Raum - und zwar im Fond. (Woanders wäre es reine Verschwendung.)

Ein weiterer, wichtiger Unterschied ist der völlig neu konstruierte 3,5-Liter V-8-Motor mit elektronischer Benzineinspritzung und Transistorzündung.

Dieser Motor (äußeres Zeichen: die Typenbezeichnung 300 SEL 3.5) ist das charakteristische Merkmal der neuen Leistungsklasse. Motorleistung: 200 PS/DIN (230 gr. HP/SAE). Höchstgeschwindigkeit: ca. 205 km/h. Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 9,4 sec.

Ein technischer Leckerbissen ist die elektronische Benzineinspritzung mit Transistorzündung: Das elektronische Steuergerät bestimmt ohne die geringste Verzögerung die richtige Kraftstoffmenge unter Berücksichtigung des absoluten Drucks im Saugrohr und der Motordrehzahl. Außerdem werden alle wesentlichen Informationen über den Betriebszustand des Motors aufgenommen und verarbeitet.

Wer sich sein Fahrzeug aus der Spitzengruppe des internationalen Automobilmarkts aussuchen kann, hat bei kritischer Betrachtung keine allzu große Auswahl. (So um 10 Modelle.)

Wer darunter ein Fahrzeug sucht, das Automatic, Servolenkung, Luftfederung mit automatischem Niveau-Ausgleich, Bremsniederhaltung, Fahrzeug-Höhenverstellung, elektrische Fensterheber, elektronische Benzineinspritzung, Transistorzündung, eine Sicherheitszelle als Fahrgastraum, und eine verformbare, energieverzehrende Bug- und Heckpartie in sich vereint, der hat keine Wahl mehr.

Wir begrüßen ihn als Kunden.



Karosserie:
zeitlos elegant
und doch funktionsgerecht.
In den seitlichen Chromleisten
ist ein Gummiprofil eingelegt.
Das schützt den Lack
vor zu weit geöffneten Türen
anderer Fahrzeuge.
Ein anderes Beispiel:
Die Stoßstangen
haben eine kräftige Gummileiste.
Auch das bewährt sich
beim täglichen Gebrauch
in unseren verkehrsreichen Städten.

Der 300 SEL 3.5
ist von innen nach außen konstruiert.
Das heißt:
größtmögliche Bewegungsfreiheit
für 5 oder 6 Personen.
Trotzdem sind die Außenmaße
verkehrsgerecht.
Das Fahrzeug ist handlich und wendig.
Der 300 SEL 3.5
übertrifft auch in diesem Punkt
erheblich kleinere Wagen.



Komfortabel

Körpergerecht geformte Sitze mit stufenlos verstellbarer Rückenlehne (Ruhesitzeinrichtung); Der Fahrersitz ist auch in der Höhe verstellbar.

Der Komfort des Mercedes-Benz 300 SEL 3.5 setzt sich zusammen aus dem überaus großzügigen Innenraum, den körpergerecht geformten Sitzen, der technischen Perfektion, mit der das Fahren zum Vergnügen wird. Das alles wird abgerundet durch eine Material- und Verarbeitungsqualität, die ihresgleichen sucht.

Der 300 SEL 3.5 wurde von innen nach außen konstruiert. Das bedeutet: größtmögliche Bewegungsfreiheit im Innenraum für 5 oder 6 Personen. Trotzdem hat das Fahrzeug verkehrsgerechte Außenmaße. Der 300 SEL 3.5 ist so wendig, daß er selbst kleinere Wagen in diesem Punkt übertrifft. Das wird unterstützt durch die serienmäßige Mercedes-Benz Servolenkung.

Sitze

Im Mercedes-Benz 300 SEL 3.5 wird die Reaktionsfähigkeit des Fahrers durch körpergerechte Sitzposition erhalten. Die Sitze sind anatomisch richtig geformt und bieten festen seitlichen Halt. Sitzfederung und Fahrzeugfederung sind aufeinander abgestimmt. Beide Federungen sind in allen Geschwindigkeitsbereichen gleich wirksam.

Mercedes-Benz baut feste Sitze mit straffen Sitzpolstern, um den Körper zu stützen. Lüftungskanäle der Polsteroberfläche, Wollwattefüllungen und Haarauflagen gewährleisten, daß die Sitze ventilieren und die bei der Körperatmung entstehende Feuchtigkeit ausgezeichnet abgeleitet wird. Die Fahrerposition am Lenkrad ist anatomisch richtig. Man merkt es besonders angenehm auf großen Reisen.

Die Vordersitze sind als Ruhesitze ausgelegt. Der Fahrersitz ist auch in der Höhe verstellbar.

Heizung und Lüftung

sind in einem wirkungsvollen, stufenlos regulierbaren System zusammengefaßt.

Der durch Filter gereinigte, staub- und zugfreie Dauerluftstrom kann stufenlos nach oben und unten gelenkt werden. Ein zusätzliches, dreistufiges Gebläse verstärkt die Frischluftzufuhr. Damit ist der Wagen auch im Stand zu belüften.

Die weit schwenkbaren Kugeldüsen der Sommerbelüftung wirken als Frischluftdusche.

Die Heizung ist in der Lage die Frischluft selbst von –20° C auf angenehme Raumtemperatur zu erwärmen.

Die Entlüftung erfolgt permanent und ebenfalls zugfrei.

Fahrwerk

Der Mercedes-Benz 300 SEL 3.5 fährt wie auf Luftpolstern. Statt der üblichen Stahlfeder hat jedes Rad eine Rollbalg-Luftfeder. Die Füllung der Rollbalg-Luftfeder paßt sich automatisch jeder Belastung an. Dabei bleibt der gesamte Federweg unvermindert erhalten. Zusätzlich kann vom Fahrersitz aus – auch während der Fahrt – die gesamte Fahrzeughöhe um 50 mm verstellt werden.

Durch die Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse mit Luftfederung wird erzielt: nicht zu harte und nicht zu weiche Federung. Die beiden Achshälften pendeln die Unebenheiten der Fahrbahn aus.

Die Luftfederung begrenzt Sturzveränderungen, die das Fahrverhalten beeinträchtigen könnten. In allen Geschwindigkeitsbereichen gewährleistet diese Konstruktion gleichermaßen ausgezeichnete Straßenlage und höchsten Fahrkomfort. Die Fahrgäste bleiben frei von ermüdenden Schwingungen. Auch auf langen Strecken.

Die Gummilagerungen der Achse fangen auch die letzten Unebenheiten der Fahrbahn auf und geben sie nicht an die Karosserie weiter. Diese Achskonstruktion ist die technisch perfekte Lösung.

Drehstab-Stabilisatoren verhindern bei Kurvenfahrten unangenehme Karosserieneigungen, welche die Fahrsicherheit beeinträchtigen könnten.

Hydraulische Teleskopstoßdämpfer mit Gasfüllung (System de Carbon) garantieren eine konstante Bodenhaftung auch bei schlechten Straßenverhältnissen.

Die Mercedes-Benz Servolenkung macht selbst schwierige Fahrmanöver (z. B. Einparken) zum Vergnügen. Kraftaufwand und Lenkradumdrehungen werden durch eine hydraulische Einrichtung wesentlich verringert. Trotzdem bleibt in allen Fahrsituationen der volle Fahrbahnkontakt erhalten.

Durch die Lenkung hat der Mercedes-Benz 300 SEL 3.5 eine Wendigkeit, die von vielen kleineren Wagen nicht erreicht wird. Der Lenkungsstoßdämpfer schluckt Fahrbahn-Unebenheiten und gibt sie nicht an das Lenkrad weiter.

Karosserie

Der Mercedes-Benz 300 SEL 3.5 macht kurzlebige Mode nicht mit. Er bietet Besseres: eine zeitlos elegante Form; einen Raumkomfort, der seinesgleichen sucht; vier große Türen, die das Ein- und Aussteigen ungeheuer bequem machen; einen geräumigen Kofferraum, der leicht zu beladen ist; eine Zentralverriegelung mit der von der Fahrertür aus durch eine Schlüsselumdrehung sämtliche Türen und der Kofferraum auf- oder abzuschließen sind.

Vom Fahrer oder Beifahrer können alle vier Seitenscheiben elektrisch geöffnet oder geschlossen werden. Die Betätigungsknöpfe sind zentral auf der Mittelkonsole zwischen den Vordersitzen angeordnet. Zusätzlich ist an jeder Fondtür ein Einzelschalter.



Auf der Mittelkonsole vor beiden Vordersitzen sind die Schalter für die elektrischen Fensterheber angeordnet. Von hier können alle 4 Seitenscheiben geöffnet oder geschlossen werden. Die hinteren Seitenfenster sind selbstverständlich auch unmittelbar von den Fahrgästen im Fond durch Einzelschalter zu betätigen. Diese Einzelschalter können jedoch mit einem Sicherheitsschalter vom Fahrer blockiert werden. Unbeabsichtigtes Öffnen ist dadurch ausgeschlossen.

Achsen und Karosserie sind durch Gummilagerungen getrennt. Motor- und Fahrgastraum sind hermetisch voneinander abgeschlossen. Deshalb ist der Mercedes-Benz 300 SEL 3.5 fast vollständig schwingungsfrei, vibrationsfrei und geräuscharm.

Ablage-Schale, beleuchtetes Handschuhfach, Taschen an den Türen, geräumige Hutablage, gepolsterte Armlehnen, Armlehne zwischen den Fondsitzen, und strapazierfähige Teppiche sind nur einige weitere Beispiele für das, was Mercedes-Benz funktionsgerechten Komfort nennt.

Der 300 SEL 3.5 gibt jene entscheidende Ruhe, Übersicht und Gelassenheit, auf die Fahrer in Zukunft nicht mehr verzichten können.



Starke Fenster- und Türpfosten,
die Rahmenbodenanlage
mit hochgezogenen Seitenschwellen,
massiver Abschluß
zum Motor- und Kofferraum
sind das stahlharte Gerippe
und die äußeren Begrenzungen
der gestaltfesten
Mercedes-Benz Sicherheitszelle.
Front- und Heckpartie dagegen
sind verformbar und energieaufzehrend.
Hoffentlich merken die Insassen
des 300 SEL 3.5 nie etwas davon.

Sehr viel deutlicher merken sie jedoch
bei jeder Fahrt,
wie großzügig der Innenraum ist
und wie mühelos selbst lange Strecken
bewältigt werden.
Der funktionsgerechte Komfort
macht das Fahren
selbst im dichten Verkehr zum Vergnügen.



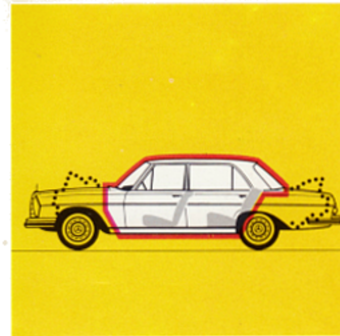
Mehr als 80 Pkw wurden allein in einem Jahr bei Versuchen innerhalb der Unfallforschung von Mercedes-Benz zu Schrott gefahren. Diese Art Forschung wird seit über 10 Jahren betrieben. Es geht darum, die Folgen bei oft unvermeidlichen Unfällen so gering wie möglich zu halten. Hier ein Aufprall-Versuch mit 50 km/h auf ein stehendes Fahrzeug. Gemessen wird die Verformbarkeit und damit die Energieaufzehrung von Front- und Heckpartie. Diese intensive Forschung brachte Mercedes-Benz mehrere richtungweisende Patente ein, die alle in Mercedes-Benz Personenwagen verwirklicht sind.

Sicher

Man kann von Sicherheit reden, man kann großzügig mit Schaumstoff umgehen oder das Problem der Sicherheit an der Wurzel packen. Der letzte Weg ist langwierig, teuer aber verantwortungsbewußter, obwohl die Ergebnisse ernster Sicherheitsforschung äußerlich nicht gleich zu erkennen sind.

Mercedes-Benz hat in einem einzigen Testjahr 80 Personenwagen auf die verschiedenste Weise zu Schrott gefahren, um gewissen Problemen auf die Spur zu kommen.

Mercedes-Benz hat nach vielen Versuchsreihen z. B. eine Armaturenanlage entwickelt, die je nach Heftigkeit des Aufpralls stufenweise und tiefgestaffelt nachgibt und daher Verletzungen weitgehend ausschaltet. Schaumpolster allein spielen deshalb bei der Mercedes-Benz Armaturenanlage nicht die entscheidende Rolle. Die Mercedes-Benz Sicherheitszelle ist in ungezählten Unfallversuchen im Rahmen der systematischen, wissenschaftlichen Sicherheitsforschung entwickelt worden. Man verläßt sich bei Mercedes-Benz nicht darauf, daß eine weniger steife Bug- und Heckpartie zwangsläufig einen Teil der Aufprall-Energie verzehrt. Entscheidend ist, daß möglichst viel Aufprallenergie in Verformungsarbeit an der Karosserie umgewandelt wird, aber der Fahrgastraum dabei steif und unzerstört bleibt.



Das Verformungsprinzip: gestaltfester Passagierraum, aber energieaufzehrende, verformbare Front- und Heckpartie.

So schreibt „auto motor und sport" in seiner Ausgabe 4/1969:

Knautsch-Patent abgelaufen

„Am 23. Januar 1969 wurde ein Stück Autosicherheit rechtlich allen Automobilherstellern zugänglich. An diesem Datum lief das Mercedes-Benz Patent über die Sicherheitsstruktur von Autokarosserien ab, das eine verformungssteife Passagierzelle und weiche Knautschzonen an den Wagenenden vorsieht. Sehr schnell wurde diese Sicherheitsstruktur von den anderen Autoherstellern als die beste anerkannt, und schon seit Jahren findet sie Nachahmer in aller Welt. Die Firma Daimler-Benz sah über Patentverletzungen in diesem Fall wohl großzügig hinweg, um den Sicherheitsbemühungen der anderen nicht etwa einen Riegel vorzuschieben. Außerdem weiß man in Untertürkheim, daß das Knautschprinzip zwar leicht zu verstehen, aber konstruktiv sehr schwer zu realisieren ist.

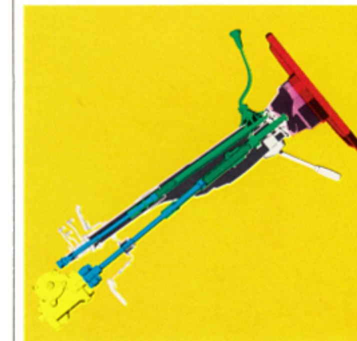
Es hat auch bei Mercedes-Benz jahrelanger Entwicklungsarbeit bedurft, um derart perfekte Crash- und Knautsch-Demonstrationen zu ermöglichen, wie sie in Untertürkheim gelegentlich schon vor der Presse und damit vor der Öffentlichkeit abgehalten wurden.

Nachdem das Patent nun abgelaufen ist, wird man der Sicherheitsstruktur künftig wohl auch in den Werbefeldzügen der Konkurrenz häufiger begegnen."
Die Sicherheit von Mercedes-Benz ist ein System, das wissenschaftlich erforscht wurde, und in dem alle Teile voneinander abhängen, ein System, das sich ständig ausweitet und perfekter wird.

Hier sind einige, wenige Beispiele:

Die Mercedes-Benz Sicherheitszapfenschlösser
Sie springen während eines Unfalls nicht auf (verhindern also das Herausschleudern) und klemmen nicht, wenn nach einem Unfall die Türen schnell geöffnet werden müssen.

Die Sicherheitslenkung
mit einer großflächigen Polsterplatte auf der Lenkradnabe, mit einem verformbaren Pralltopf unter der Polsterplatte, mit einer teleskopartig ineinanderschiebbaren Lenksäule und mit einem Lenkgetriebe, das weit hinter der Vorderachse angeordnet ist. Die gestaffelte Verformungsmöglichkeit, die je nach Aufprallwucht wirksam wird, verhindert den gefährlichen Lanzen-Effekt der Lenksäule.



Lenkung ohne Lanzen-Effekt. Teleskopartig ineinanderschiebbare Lenksäule, Pralltopf unter der großflächigen Polsterplatte auf dem Lenkrad. Der Pralltopf wurde patentiert.

Die spurtreue Straßenlage
und die konstante Bodenhaftung durch einzeln aufgehängte, und getrennt geführte Räder sind Voraussetzung für sicheres Fahren. Drehstab-Stabilisatoren vorn und hinten verhindern unangenehme Karosserieneigungen bei Kurvenfahrten und sind mitbestimmend für das neutrale Kurvenverhalten.

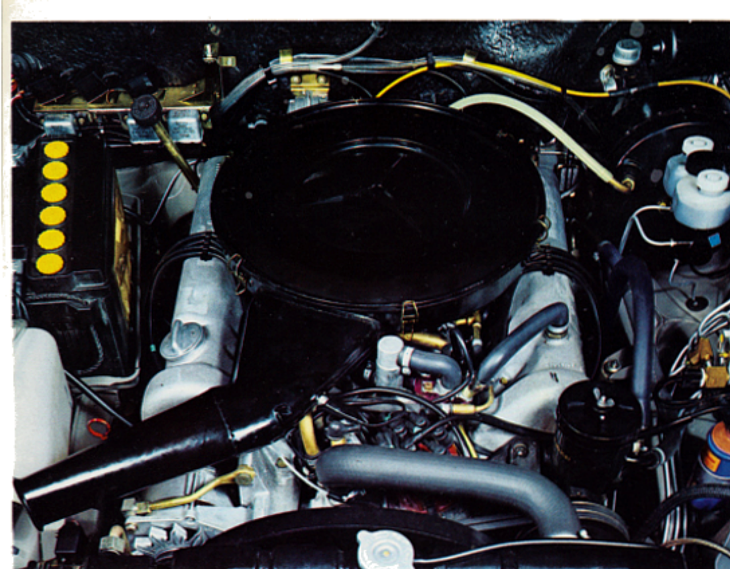
Das Zweikreis-Servo-Bremssystem
mit Scheibenbremsen vorn und hinten, die dauerbelastbar sind, wirksam gekühlt werden, sich automatisch nachstellen und spurstabil ohne einseitiges Ziehen bremsen. Die Funktion der beiden Bremskreise wird durch ein Kontroll-Licht überwacht.

Und vieles andere mehr
Anatomisch richtige, ermüdungsfreie, reaktionserhaltende Lenkradposition; festverankerte, luftdurchlässige Sitze, richtig geformt und mit festem, seitlichem Halt; exakt aufeinander abgestimmte Sitz- und Fahrzeugfederung; Lenkungsstoßdämpfer, der Fahrbahnstöße schluckt; Gummilagerungen an den Achsen, die Straßenunebenheiten absorbieren; gasgefüllte Teleskopstoßdämpfer, die konstante Wirkung garantieren.

Heute geht die intensive Forschung bei Mercedes-Benz über das Automobil hinaus
Als zweiten, entscheidenden Faktor testet man den Menschen und seine Reaktionen. Mercedes-Benz schickt seine Fahrzeuge mit unvorbereiteten Fahrern auf die Teststrecke. Dort führen Spezialisten Gefahrensituationen herbei, die der Fahrer nicht kennt. Alle Reaktionen werden registriert. Aus der Häufung bestimmter Reaktionen wird die Durchschnittsreaktion des Durchschnittsfahrers errechnet. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Automobil-Produktion von Mercedes-Benz ein.



Schnell ist ein Automobil erst dann,
wenn das Fahrwerk
der Motorleistung überlegen ist.
Mercedes-Benz Personenwagen
sind schnell und sicher,
weil das Fahrwerk
auch bei nasser oder schlechter Fahrbahn
hohe Geschwindigkeiten ermöglicht.
Selbst im Grenzbereich,
z. B. bei scharfer Kurvenfahrt,
bleibt das Fahrverhalten neutral
und jederzeit kontrollierbar.



Schnell

Der V-8-Motor mit elektronisch gesteuerter Benzineinspritzung und Transistorzündung beschleunigt den Mercedes-Benz 300 SEL 3.5 von 0 auf 100 km/h in 9 sec.

Rennwagen für Familienväter verlassen den Bereich, den Mercedes-Benz verantworten kann.

Den unabänderlichen Konstruktionsprinzipien des Hauses entsprechend, baut Mercedes-Benz Personenwagen mit überdurchschnittlich hohen Dauergeschwindigkeiten, die nicht nur bei trockener und gerader Straße und nicht nur bei schönem Wetter gefahren werden können.

Gleich wichtig sind die Beschleunigungswerte im mittleren Drehzahlbereich. Zum Beispiel beim Überholen, wenn blitzschnell von 60 auf 90 km/h beschleunigt werden muß.

Hier zeigt der V-8-Motor des 300 SEL 3.5 seine große Überlegenheit durch hohes Drehmoment und überdurchschnittliche Kraftreserve.

Der V-8-Motor
mit elektronischer Benzineinspritzung und einem Hubvolumen von 3,5 Liter leistet 200 PS/DIN (230 gr. HP/SAE). Er ist ein Kurzhuber, im höchsten Maß laufruhig und verschleißarm.

Dieser Motor wurde vollständig neu konstruiert und vereint in sich die letzten Erkenntnisse des Motorenbaus.

Die elektronische Benzineinspritzung
Das elektronische Steuergerät bestimmt ohne die geringste Verzögerung die richtige Kraftstoffmenge unter Berücksichtigung des absoluten Drucks im Saugrohr und der Motordrehzahl. Außerdem werden alle wesentlichen Informationen über den Betriebszustand des Motors vom Steuergerät aufgenommen und verarbeitet. Dazu gehören Motor-Temperatur, Ansaug-Temperaturen und anderes mehr. Die Elektronik arbeitet unsichtbar und nicht spürbar.

Man merkt nur das Ergebnis: Der Motor spricht immer sofort an und beschleunigt aus allen Drehzahlbereichen heraus sportlich und kraftvoll. Es gibt keine Verzögerung beim plötzlichen Gasgeben.

Der Kraftstoff-Verbrauch wird niedrig gehalten, weil das Steuergerät nur präzise so viel Kraftstoff für jeden Zylinder freigibt, wie unter den jeweiligen Betriebsbedingungen benötigt wird.

Die V-Anordnung der Zylinder
ist raumsparend. Mercedes-Benz ist durch jahrelange Versuche zu der Erkenntnis gelangt, daß die V-Anordnung erst bei 8 Zylindern besten Massenausgleich und damit größte Laufruhe bieten kann. Bei 6-Zylinder-Motoren dagegen erzielt man das durch die Reihen-Anordnung.

Der Luft-Ölkühler
kühlt das Motoröl. Das ist wichtig, denn der Ölkreislauf dient nicht nur der Schmierung, sondern sorgt auch für die Wärmeabfuhr aus den Motorlagern.



Das Lenkrad liegt im Griff. Es ist so angeordnet, daß es exakt zur anatomisch richtigen Sitzposition paßt. Die Instrumente sind im Blickfeld und werden bei der Straßenbeobachtung automatisch wahrgenommen. Das bedeutet: Komfort und Sicherheit.

Der Viskose-Lüfter
kühlt bei höheren Motortemperaturen, denn nur dann läuft er mit.
Vorteile:
Schnelleres Erreichen der Betriebstemperatur reduziert den Verschleiß.
Geringere Lüftergeräusche.
Höhere Motorleistung besonders beim Anfahren.
Die Viskose-Lüfterkupplung arbeitet verschleißlos.

Die obenliegende Nockenwelle
ermöglicht drehzahlfreudiges, rasantes Fahren. Durch die Konstruktion der Nocken wird eine ausgezeichnete Füllung der Zylinder erzielt und damit ein sehr günstiger Drehmoment-Verlauf besonders im unteren Drehzahlbereich. Die Arbeitsgänge im Motor laufen präzise und mit der geringstmöglichen Geräuschentwicklung ab.

Die geschmiedete, induktiv gehärtete Kurbelwelle
läuft ebenso wie die Pleuelstangen in Mehrstoff-Gleitlagern mit Stahlstützschalen.

Jedes Ventil
dreht sich bei jedem Hub um Bruchteile einer Umdrehung weiter. Deshalb sind Durchbrennstellen zwischen Ventilsitz und Ventilteller weitestgehend ausgeschaltet.

Zwei Ventilfedern
für jedes Ventil. Das bedeutet: besseres Schwingungsverhalten und erhöhte Sicherheit. Sollte eine Ventilfeder ausfallen, bleibt das Ventil trotzdem durch die zweite Feder arbeitsfähig.

Der Schaft jedes Anlaßventils
ist mit Natrium gefüllt. Natrium führt Wärme vom Ventilteller ab. Die gepanzerten Ventilsitze werden also thermisch stark entlastet.

Ventilsitzringe
aus einer hochwertigen Chrom-Nickel-Molybdän-Legierung erhöhen außerdem die Verschleißfestigkeit.

Der 300 SEL 3.5 erreicht schnell seine Höchstgeschwindigkeit. Man kann sie bedenkenlos über lange Zeiträume ausfahren, weil der V-8-Motor in höchstem Maß standfest ist.

Das Fahrwerk ist den Geschwindigkeiten absolut überlegen.

Hier – stellvertretend für vieles – einige Beispiele:

Die Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse mit Luftfederung
Exakte Radführung durch Schubstreben. Dadurch guter Geradeauslauf und hohe Kurvenstabilität bei außergewöhnlich komfortabler Federung. Während das eine Rad der Straßenunebenheit folgt, läuft das andere unabhängig und geradlinig weiter. Deshalb ist die Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse mit Luftfederung jeder noch so durchkonstruierten Starrachse überlegen.

Richtungsstabilität
Die von den Schubstreben der Hinterachse und von den Dreiecks-Querlenkern der Vorderachse einzeln geführten Räder neigen selbst bei sehr welliger Fahrbahn nicht zur Richtungsänderung. Die Fahrtrichtung braucht also nicht durch dauernde Lenkbewegungen korrigiert zu werden.

Kurvenstabilität
Durch neutrales Fahrverhalten und präzise arbeitende Lenkung ermöglicht der 300 SEL 3.5 ein sauberes Anlenken von Kurven und macht Lenkkorrekturen während der Kurvenfahrt unnötig. Drehstab-Stabilisatoren verhindern unangenehme Karosserieneigungen. Der hydraulische Lenkungsstoßdämpfer absorbiert Fahrbahnstöße und gibt sie nicht an das Lenkrad weiter. Dies alles zusammen macht selbst scharfe Kurvenfahrt problemlos.

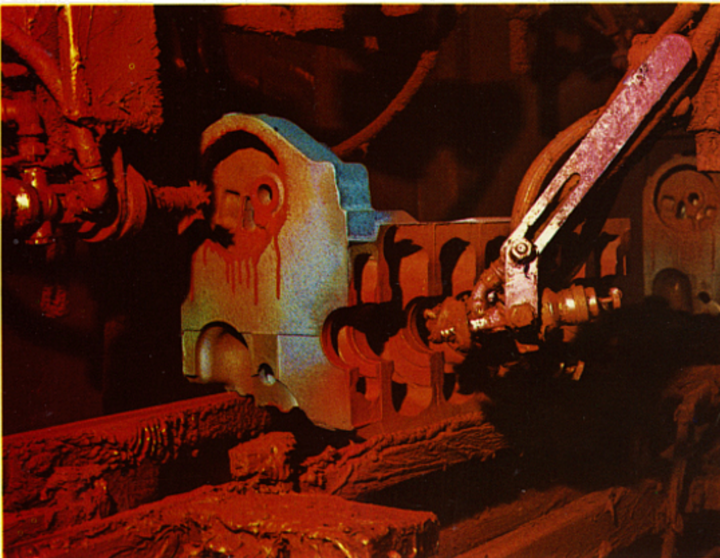
Konstante Bodenhaftung und höchste Seitenwindstabilität
Breite Spur, langer Radstand, niedriger Schwerpunkt sind im 300 SEL 3.5 ideal kombiniert mit der strömungsgünstigen Karosserie und dem starken Fahrwerk mit Einzelradaufhängung.

Diese perfekte technische Auslegung ist gepaart mit unübertroffenem Komfort. In einem Mercedes-Benz ist eine 500- oder 1000-km-Fahrt noch immer ein Vergnügen.



Die Zuverlässigkeit eines Autos hat ihren Ursprung in Entwicklung und Konstruktion der Einzelaggregate.
Auf der Versuchsbahn in Untertürkheim wird der Geradeauslauf der Fahrzeuge gemessen und wissenschaftlich erforscht.
Die rechte Seite der Fahrbahn ist extrem holprig.
Auf der linken Seite ist ein Sender in die Fahrbahn eingebaut.
Das Empfangsgerät ist neben dem linken Vorderrad erkennbar.
Gemessen werden die Lenkkorrekturen, die erforderlich sind um das Fahrzeug auf dem Idealkurs zu halten.
Trotz extrem schlechter Fahrbahnbedingungen dürfen es nur wenige sein.

Von dieser Versuchsreihe wurden die Einzelradaufhängung, die Radführung, die Stoßdämpfer, die Lenkung etc. entscheidend beeinflußt.
Diese Testmethoden sind die neuesten im Automobilbau — entwickelt von Mercedes-Benz.
Die Ruhe und Entspannung beim Fahren eines Mercedes-Benz Personenwagens ist selbstverständlich.
Das zu erreichen, setzt aber kostenintensive Forschung und Entwicklung voraus.
Dabei ist der Geradeauslauf-Versuch nur ein Beispiel aus dem umfangreichen Programm der Versuchsabteilung.



Das muß nicht unbedingt sein, ist aber sicherer und zuverlässiger. Jeder Mercedes-Benz Motorblock wird vor der Montage innen lackiert. Das bedeutet: bessere Bindung der Gußmoleküle. Während der Laufzeit des Motors können sich also keine Teile lösen und Ölkanäle verstopfen. Man könnte es natürlich auch unterlassen ... aber Zuverlässigkeit?

Zuverlässig

Unter der Zuverlässigkeit eines Automobils versteht man einwandfreies Funktionieren aller wichtigen Teile und Aggregate über einen langen Zeitraum.

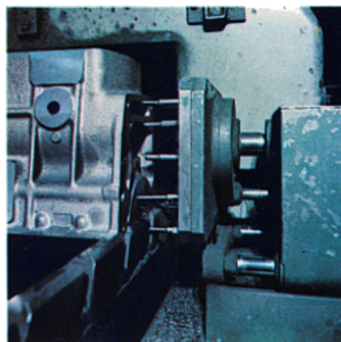
Das setzt voraus, daß ein Fahrzeug ausgiebig erprobt wurde, bevor es auf den Markt kommt.

Der Mercedes-Benz 300 SEL 3.5 basiert in seiner Grundkonstruktion auf eine Reihe von Vorgängern.

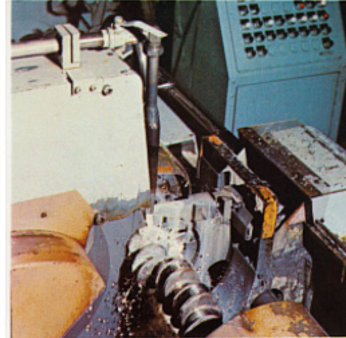
Fahrwerk und Karosserie haben schon mehrere Millionen härtester Versuchskilometer hinter sich.

Der Mercedes-Benz 300 SEL 3.5 ist zuverlässig.

Sitze, Sitzfederung und Türschlösser sind im Dauertest erfolgreich geprüft worden.

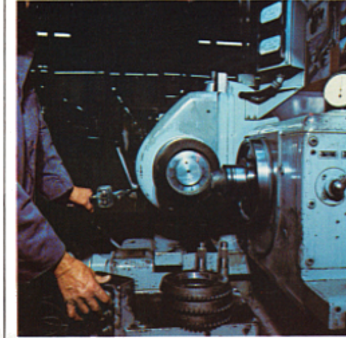


Jeder Motor, jede Achse und jedes Getriebe kommt auf den Prüfstand. Stichproben genügen bei Mercedes-Benz nicht.



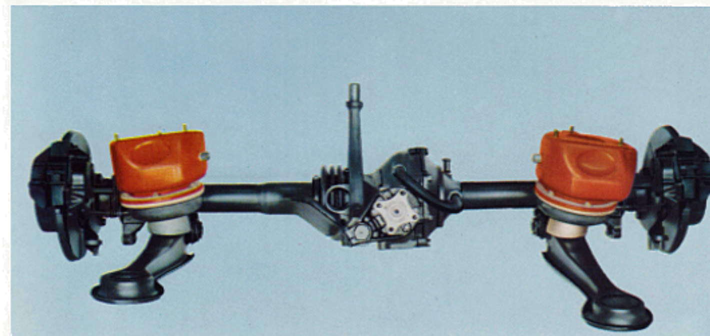
Auch beim Schleifen von Kurbelwellen verlassen wir uns nicht auf noch so gute Spezialisten Elektronisch gesteuerte Tastlehren steuern Schleifmaschinen genauer und gleichmäßiger Manuelle Kontrollen bestätigen das.

Exakt eingepaßte 4 Türen
Der satte Klang beim Türenschließen ist keine akustische Effekthascherei, sondern ein Zeichen dafür, daß die Türen exakt passen. Mercedes-Benz hat in der Produktion Spezialisten, die nur eine einzige Aufgabe haben: die Maßhaltigkeit der Türen zu prüfen.



Die wichtigen Zahnräder der Hinterachse (Teller- und Kegelrad) werden paarweise aufeinander abgestimmt und eingestellt. Nur so laufen sie später geräusch- und damit verschleißarm.

Jeder Motor, jedes Getriebe und jede Achse
wird unter allen nur möglichen Belastungen einem intensiven Probelauf unterzogen. Erst wenn sie diese harte Prüfung ohne jegliche Beanstandung über sich ergehen ließen, sind sie es wert, in den Mercedes-Benz 300 SEL 3.5 eingebaut zu werden.



Der 300 SEL 3.5 gleitet auf Luftpolstern. Deutlich erkennbar an der Eingelenk-Pendelachse sind die beiden Luftbehälter mit den Rollbälgen. Die gleichen Aggregate sind natürlich auch an der Vorderachse.

Alle Stromverbraucher
(Scheinwerfer, Anlasser, Armaturenbeleuchtung etc.) haben eine eigene Masse-Leitung. Das ist zwar aufwendiger, aber zuverlässiger.

Jede einzelne Hinterachse
wird nach ihrem Zusammenbau vier verschiedenen Dichtheitsprüfungen unterworfen.

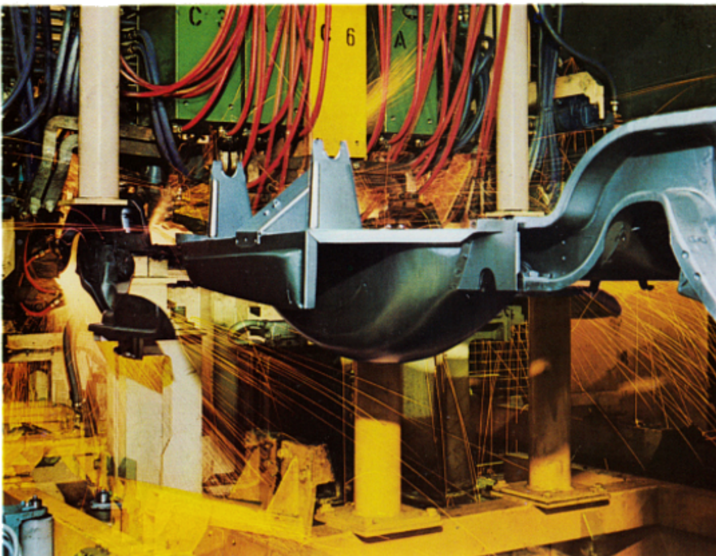
Alle Kaufteile,
also Teile, die Mercedes-Benz nicht selbst herstellt, werden vor ihrem Einbau einer unerbittlichen Kontrolle unterzogen, obwohl sie schon beim Hersteller geprüft wurden. Von jeder Lieferung an Gummimanschetten für die Gelenke der Hinterachse muß z. B. ein hoher Prozentsatz einen 100-Stunden-Versuch im Ölbad über sich ergehen lassen. Dieser Versuch ist in seiner Wirkungsweise so intensiv, daß er einer Laufzeit des Wagens von vielen Jahren entspricht. Erst wenn diese Prüfung bestanden wurde, wird diese Lieferung für die Produktion freigegeben.

Die Transistorzündung des Motors
Die Zündkontakte arbeiten mit einer sehr niedrigen Stromstärke. Das bedeutet: geringster Verschleiß und damit exaktes, zeitgenaues Zünden über einen sehr langen Zeitraum.

Abtastsicherung
Die Tür ist nur dann fest geschlossen, wenn sich der Arretierungsknopf für das Türschloß nach unten drücken läßt.



Ein Beispiel
für die Mercedes-Benz Sicherheit:
Die Armaturenanlage
wurde nach den Erkenntnissen
unzähliger Unfallversuche konstruiert.
Unter der flexiblen Folie der Oberfläche
befindet sich eine dicke,
stoßverzögernde Kunststoffschicht
und dünnes, leicht verformbares Blech.
Im Hohlraum darunter befinden sich
keine harten, hervorstehenden Teile,
die das Nachgeben verhindern könnten.
Diese Armaturenanlage
mit ihrer tiefgestaffelten Verformbarkeit
vermeidet bzw. mildert weitestgehend
Unfallfolgen.



Vollautomatisch wird mit Tausenden von Schweißpunkten die Karosserie zusammengeschweißt. Hier arbeiten moderne Schweißautomaten gleichmäßiger und damit sicherer als die besten Spezialisten.

Wertbeständig

Wertbeständig
ist der Mercedes-Benz 300 SEL 3.5
durch technische Perfektion,
hochwertige Material-
und Verarbeitungsqualität
und durch seine stilistisch unerreichte,
zeitlose Karosserieform.

Fahrzeugform
Mode wird immer ihre Käufer finden.
Mercedes-Benz
kann es sich jedoch nicht leisten
da mitzumachen.
Nur ein echter
technischer Fortschritt
ist Grund genug
für neue Mercedes-Benz Modelle.

Deshalb baut Mercedes-Benz
z. B. keine Karosserien,
die heute hinreißen
und morgen langweilen.
Modern ja, modisch nein.
Nur die „richtige Form"
hat viele Jahre Gültigkeit.
Sie lebt lange –
so lange wie ein Mercedes-Benz.

Zur Wertbeständigkeit
gehören gleichermaßen
die hohe Material-
und Verarbeitungsqualität.

Die Lackierung
Der Mercedes-Benz 300 SEL 3.5
hat einen besonders haltbaren Lack
(ca. 20 kg pro Fahrzeug).
Nach der Phosphatierung und Passivierung
folgen bis zu fünf Schichten,
deren Funktionen
organisch aufeinander abgestimmt sind:
erster Grundlack,
zweiter Grundlack,
Steinschlag-Schutz,
Vorlack, Decklack.

Der Dauer-Unterbodenschutz
(ca. 14 kg pro Fahrzeug)
für Wagenboden, Kotflügel,
Einstieg und Buguntersseite.

Die zusätzliche Wachs-Schutzschicht
für den Motorraum
und die gesamte Wagenunterseite
einschließlich Achsen,
Gelenkwelle,
Kraftstoff- und Bremsleitungen.



Der Mercedes-Benz Sitz. Oben: der Bezug. Darunter: Zwischenlage. Dann die poröse, aber feste Gummihaarauflage und schließlich der progressiv federnde Stahlfederkern.

Die nach dem Zusammenbau der Karosserie nicht mehr erreichbaren Hohlräume
werden vorher mit Zinkfarbe gestrichen,
damit sie auch innen nicht rosten.

Die hitze- und ölbeständige Innenlackierung
der Achsgehäuse und des Motorblocks
mit einem Speziallack,
der nach den Ergebnissen
der Mercedes-Benz Forschungslabors
entwickelt wurde.



Induktive Kurbelwellenhärtung bedeutet: genau gesteuerte Veredelung der wichtigen Stellen. Nichts bleibt dem Zufall überlassen.

Die hundertprozentig saubere Verarbeitung aufeinanderstoßender Blechteile
Alle Fugen, und sind sie noch so klein,
werden nicht nur außen,
sondern auch innen abgedichtet.
Nicht nur aus optischen Gründen,
sondern um Korrosionseinflüsse
von vornherein abzuwehren.

Die Typenkonstanz der Mercedes-Benz Modelle
bewirkt –
neben hohen Wiederverkaufspreisen –
höchste Präzision
und Zuverlässigkeit in der Fertigung.
Denn wer nur in so großen Zeiträumen
eine neue Modellreihe baut,
setzt sich auch nur selten
der Gefahr aus,
seinen Kunden „Kinderkrankheiten"
zumuten zu müssen.

Unbestechliche Prüfer
15 Prozent aller Mitarbeiter
der Pkw-Produktion
sind mit Kontrollarbeiten betraut.
Sie haben die Aufgabe,
alles zu sperren,
was nicht hundertprozentig
den geforderten Qualitätsrichtlinien
entspricht.
Wichtig: Sie tun es wirklich.

Kundendienst
Mercedes-Benz hat im Bundesgebiet
und West-Berlin
781 Kundendienst-Stützpunkte.
Davon sind 62 Betriebe
werkseigene Niederlassungen
mit direktem Draht zum Werk.
Bei den 719 Vertragspartnern
bedeutet der Mercedes-Benz Stern
als Kundendienst-Symbol,
daß sie alle gestellten Anforderungen
erfüllen und nach den strengen
Kundendienst-Richtlinien
des Werks arbeiten.
Fast alle Vertragspartner sind berechtigt,
Zwischenuntersuchungen nach § 29 StVZO
durchzuführen.
(Das gilt selbstverständlich
auch für die Niederlassungen.)
Sie brauchen also nicht
zu jeder Hauptuntersuchung zum TÜV.

Dieses System
der Kundendienst-Organisation ist so gut,
daß sich andere Automobil-Hersteller
daran orientieren.

Ein beruhigendes Gefühl,
besonders für Urlaubsfahrten:
3700 Kundendienst-Stationen
in 162 Ländern.



Grundausstattung

Achsen
Vorderachse:
Achsträger mit Doppel-Querlenkern;
Hinterachse:
Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse.

Getriebe
Mercedes-Benz Automatic
(automatisches 4-Gang-Getriebe
mit hydraulischer Kupplung)

Federung
An Vorder- und Hinterachse:
Rollbalg-Luftfederung
mit automatischer Niveauregulierung,
je zwei doppeltwirkende
hydraulische Stoßdämpfer,
je ein Drehstab-Stabilisator.
Vom Fahrersitz aus regulierbare
Höhenverstellung.

Bremsen
Zweikreis-Servo-Bremssystem;
Scheibenbremsen vorn und hinten;
Brems-Abstützung an der Hinterachse;
Feststellbremse
mit zusätzlichen Bremsbacken
und Bremstrommeln;
Kontroll-Licht
für die Funktion der beiden
Bremskreise.

Lenkung
Selbstnachstellende progressiv wirkende
Mercedes-Benz Servolenkung;
Lenkungsstoßdämpfer;
großflächige Polsterplatte
auf der Lenkradnabe;
Pralltopf unter der Polsterplatte;
teleskopartig ineinanderschiebbare
Lenksäule;
Lenkgetriebe
weit hinter der Vorderachse angeordnet.

Karosserie
Feste Verschweißung
der Rahmenbodenanlage mit dem Aufbau;
gestaltfester, verwindungssteifer
Fahrgastraum (Sicherheitszelle);
stoßaufzehrende Bug- und Heckpartie;
optimale Sicht nach allen Seiten;
Vollsicht-Verglasung aus Sicherheitsglas;
vier Türen, leichtschließend;
Gummileiste an beiden Seiten;
Doppel-Stoßstangen
mit breitem Gummiwulst.

Sitze
Körpergerecht geformt, stoßfest verankert,
ausgeformt für seitlichen Sitzhalt;
Sitzfederung auf Fahrzeugfederung
und Sitzposition abgestimmt;
Vordersitze in Längsrichtung,
Fahrersitz in der Höhe verstellbar;
Ruhesitzeinrichtung.

Frontscheibe
Scheibenwaschanlage
mit Fußbetätigung und Wischerkontakt;
Scheibenwischer, gegenläufig,
mit zwei Geschwindigkeitsstufen
betätigt durch den Kombinationsschalter
am Lenkrad.

Beleuchtung
Standlicht, asymmetrisches Abblendlicht,
Fernlicht, Nebelscheinwerfer,
Parklicht,
Rückfahrscheinwerfer;
stufenlos regelbare
Instrumentenbeleuchtung;
Innenraumbeleuchtung
mit Türkontakt und Handschalter;
Leseleuchte im Fond
mit Schalter an der Armaturenanlage;
Beleuchtung für Aschenbecher,
Zigarrenanzünder, Heizungsbedienung
Handschuhfach und Kofferraum;
Fußraumleuchte.

Instrumente
Armaturenanlage gepolstert,
stoßnachgiebig;
Geschwindigkeitsmesser,
Öldruckanzeiger,
Tankinhaltanzeiger,
Kühlwassertemperaturanzeiger;
Kontroll-Licht für Feststellbremse,
für die Funktion der beiden Bremskreise,
Batterie-Ladestrom, Blinker, Fernlicht,
Kraftstoffreserve und Luftfederung;
elektrische Zeituhr,
Gesamtkilometerzähler,
Tageskilometerzähler.

Schlösser
Sicherheitszapfenschlösser
an allen Türen
mit kindersicherer Verriegelung
an den Fondtüren;
Zentralverriegelung
durch Abschließen der Fahrertür;
verschließbares Handschuhfach,
Kofferraumschloß und Tankschloß;
Lenkradschloß,
kombiniert mit Zündschloß,
Anlasser und Anlaßwiederholsperre.
Hauptschlüssel für Türen,
Zündschloß, Kofferraum, Tankschloß
und Handschuhfach.
Nebenschlüssel nur für Türen,
Zündschloß und Tankschloß.

Signalanlage
Lichthupe
Blinker mit automatischer Rückstellung,
betätigt durch den Kombinationsschalter
am Lenkrad.
3 Aufschlaghörner;
Bremslicht;
Warnblinkanlage.

Heizung und Lüftung
Staub- und zugfreier Dauerluftstrom
für Warm- oder Kaltluft
mit zusätzlichem Gebläse
für Windschutzscheibe, Seitenscheiben,
vorderen Fußraum und Fondfußraum.
Luftmenge und Luftverteilung
für Warm- oder Kaltluft
stufenlos regulierbar
nach oben und unten.
Gebläse mit Stellhebel gekoppelt.
Getrennte Beheizung für rechts und links.
Stufenlos einstellbare Kugeldüsen
mit weitem Schwenkbereich
für Warm- oder Kaltluft
rechts und links
an der Armaturenanlage.

Sonstiges
Ablageschale zwischen den Vordersitzen;
Taschen an den Vordertüren;
Handschuhfach;
Hutablage;
abblendbarer Rückspiegel;
gepolsterte Sonnenblenden,
auf Beifahrerseite mit Spiegel;
Haltegriffe am Dachrahmen;
Kleiderhaken an den Haltegriffen im Fond;
gepolsterte Armlehnen
mit Haltegriffen an den Türen;
klappbare Mittelarmlehne
zwischen den Vordersitzen und im Fond;
Zigarrenanzünder;
Aschenbecher vorn und hinten;
Befestigungspunkte für Sicherheitsgurte
vorn und hinten;
vorderer Fußraum, Fondfußraum
und Tunnel mit Teppich ausgelegt;
Fenster elektrisch
zu öffnen und zu schließen.
Abschleppöse vorn und hinten.

Inhalt unverbindlich.
Änderungen vorbehalten.



Auf Wunsch

Mercedes-Benz Personenwagen
sind serienmäßig sehr gut ausgestattet.
Sie bieten optimalen Komfort.

Wenn Sie auf Ihre persönliche Note,
auf eine individuelle Atmosphäre
besonderen Wert legen
und Ihren Mercedes-Benz
nach eigenen Wünschen und Vorstellungen
ergänzen wollen,
können Sie
zahlreiche Sonderausstattungen
erhalten.



Klima-Anlage
Die Mercedes-Benz Klima-Anlage
erhält Ihr körperliches Wohlbefinden.
Im Wagen wird es nur so warm,
wie Sie es wünschen.
Das ist besonders wichtig,
wenn Sie in Kolonnen
auf der Autobahn fahren
oder in Städten,
in denen die Hitze „steht".
Geöffnete Fenster
bringen keine Besserung.
Im Gegenteil:
Straßenstaub und Straßenlärm
belästigen Sie außerdem.
Wirksam hilft nur eine Klima-Anlage.
Am rechten Knopf
wird die Anlage eingeschaltet.
Am linken Knopf regulieren Sie
die gewünschte Temperatur.
Das ist alles.
Durch verstellbare Jalousien
können Sie die Richtung
des gekühlten Luftstroms steuern.
Die Klima-Anlage arbeitet
nach dem bewährten Kühlschrank-Prinzip.



Sicherheitskopfstützen
Mercedes-Benz Sicherheitskopfstützen
sind in Höhe und Neigung verstellbar.
Je nach Einstellung
bieten sie eine breite
oder schmale Auflagefläche.
Neben der komfortsteigernden Wirkung
(muskelentspannende Kopfabstützung)
sind sie für Fahrer und alle Insassen
eine Sicherheitseinrichtung,
um bei Auffahrunfällen
die Halswirbelsäule
vor Verletzungen zu schützen.

Sicherheitsgurte
Keine andere Sonderausstattung
hatte es schwerer,
sich gegen Vorurteile durchzusetzen.
Heute ist die gute Wirkung
der Sicherheitsgurte unbestritten.
Nach den Erkenntnissen
seiner systematischen,
wissenschaftlichen Sicherheitsforschung
liefert Mercedes-Benz
Dreipunkt-Sicherheitsgurte,
die im Falle eines Unfalls
sowohl den Ober-
als auch den Unterkörper
auf dem Sitz festhalten.



Schiebedach
Das Stahlschiebedach
ist witterungsunempfindlich, wartungsfrei
und wird durch Knopfdruck
elektrisch betätigt.
Für Skeptiker:
bei eventuellem Versagen der Technik
kann es auch manuell geschlossen werden
– allerdings vom Kofferraum aus.



Telefon
Mit einem Autotelefon
ist man unabhängiger.
Wichtige Entscheidungen
z. B. können unterwegs getroffen
und anderen mitgeteilt werden.
Das ist nur einer der vielen Vorteile.
Einzelheiten
über Autotelefon-Anlagen
nennt Ihnen
jede Mercedes-Benz Niederlassung
oder Vertretung.



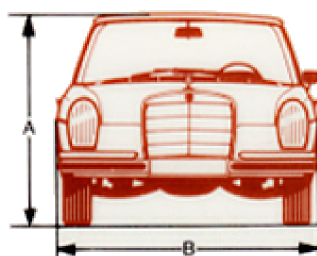
Radio
Ein Autoradio dient nicht nur
der Unterhaltung.
Berichte über Straßenzustand, Stauungen,
Umleitungen etc.
sind feste Bestandteile
des Sendeprogramms.
Durch rechtzeitige Information
fährt man also dem Ärger aus dem Weg.
Vom Werk werden die Modelle
Europa, Mexiko und Grand Prix eingebaut.
Für das Ausland
sind zusätzlich die Modelle
Brescia oder Monte Carlo lieferbar.
Andere Fabrikate können nachträglich
bei den Mercedes-Benz Niederlassungen
oder Vertretungen eingebaut werden.

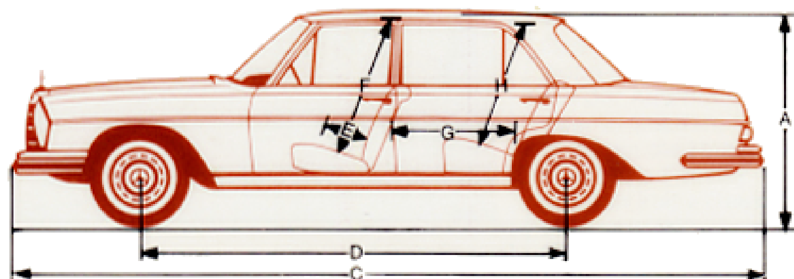
Hier noch ein paar Beispiele
Ausgleichgetriebe
mit begrenztem Schlupf,
vollzwangssynchronisiertes 4-Gang-
oder 5-Gang-Getriebe,
Lederpolsterung,
mechanische oder automatische Antenne,
orthopädische Rückenlehnen,
Koffersatz,
Weißwandreifen,
Zweiklang-Fanfare,
Sonderlackierung ein- und zweifarbig
und vieles andere mehr.

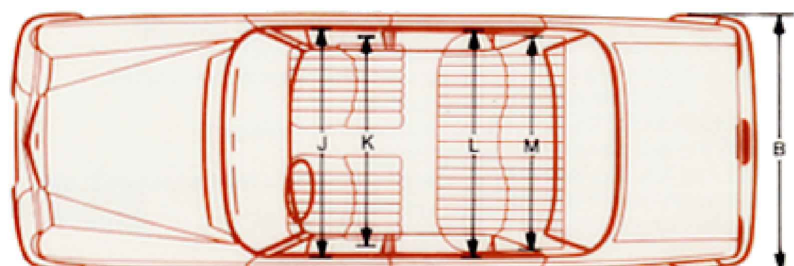
**Weitere Einzelheiten
sind enthalten in unseren Katalogen
„Mercedes-Benz Sonderausstattungen"
und „Mercedes-Benz Automatic,
Servolenkung, Klima-Anlage".**

Daten

Motor	Mercedes-Benz 300 SEL 3.5
Zahl der Zylinder	8
Bohrung/Hub	92/65,8 mm
Gesamthubraum	3499 cm³
Motorleistung nach DIN¹)	200 PS bei 5800 U/min
Motorleistung nach SAE	230 gr. HP bei 6050 U/min
Max. Drehmoment nach DIN¹)	29,2 mkp bei 4000 U/min
Max. Drehmoment nach SAE	32,0 mkp bei 4200 U/min
Verdichtung	9,5
Ölfüllung Kurbelgehäuse max./min.	6,5/4,5 Liter
Inhalt des Kühlsystems	13,2 Liter
Lichtmaschine	14 V/55 A
Batterie	12 V/66 Ah
Höchstgeschwindigkeit	ca. 205 km/h
Reifen, schlauchlos	7,35/185 V 14/6 PR
Kraftstoff	Super
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030²)	13,5 Liter/100 km
Tankinhalt	82 Liter
davon Reserve	ca. 7 Liter
Gewichte	
Fahrzeuggewicht fahrfertig	1670 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2170 kg
Anhängelast, gebremst³)	1200 kg
Anhängelast, ungebremst³)	750 kg







A	Größte Höhe unbelastet	1410 mm
B	Größte Breite	1810 mm
C	Größte Länge	5000 mm
D	Radstand	2850 mm
E	Lenkrad-Fahrersitzlehne⁴)	340 mm
F	Sitzhöhe, unbelastet vorn	950 mm
G	Fahrerlehne-Fondlehne⁴)	870 mm
H	Sitzhöhe im Fond	855 mm
J	Breite auf Mitte Polster vorn	1550 mm
K	Breite Fensterschlüssel vorn	1465 mm
L	Breite auf Mitte Polster hinten	1550 mm
M	Breite Fensterschlüssel hinten	1455 mm
	Spurweite vorn	1482 mm
	Spurweite hinten	1485 mm
	Wendekreisdurchmesser	12,12 m
	Kofferraum	ca. 0,61 m³

¹) Die angegebene Leistung in PS/DIN ist nach Abzug aller Nebenleistungen an der Kupplung für den Antrieb effektiv verfügbar. Bei der Leistungsangabe in gr. HP/SAE sind die Leistungsaufnahmen der zum Motorbetrieb nicht erforderlichen Nebenaggregate unberücksichtigt.

²) Laut VDA-Revers technische Angaben entsprechend DIN 70020 und 70030. Kraftstoff-Verbrauch nach DIN 70030. Dieser Wert wird ermittelt bei konstanter Geschwindigkeit von 110 km/h auf ebener Fahrbahn und einem Zuschlag von 10 %. Dieses Meßverfahren verwenden alle deutschen Automobil-Hersteller. Die angegebenen Verbrauchswerte werden also unter gleichen Bedingungen ermittelt und sind damit echt vergleichbar. Sie entsprechen jedoch nicht dem tatsächlichen Fahrverbrauch, denn dieser ist je nach Fahrweise, Straßenzustand, klimatischen Verhältnissen etc. verschieden. Der Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 ist also nur ein Vergleichswert, nicht aber der tatsächliche Fahrverbrauch.

³) Die angegebenen Gewichte sind Höchstgewichte. Aufgrund gesetzlicher Bestimmungen gelten außerhalb der Bundesrepublik Deutschland in verschiedenen Ländern andere Gewichte.

⁴) Maße veränderlich je nach Sitzposition.

Inhalt unverbindlich
Änderungen vorbehalten

WZ 1318/01/00/1269 Printed in Federal Republic of Germany / Imprimé en Allemagne